

# auto motor und sport

Finnland Ink 20,- Frankreich FF 24,-  
Großbritannien £ 2,90 Italien Lit 7.800  
Niederlande Hfl 6,95 Österreich S 45,-  
Schweiz sfr 5,80 Spanien/Kanarische Inseln  
Plus 900,-/520,- Ungarn Ft 333,-

Heft 13  
17. Juni 1994  
DM 5,80 £1418 D



**FIT IN  
DEN URLAUB**  
Tips für  
Fahrer + Auto

auto  
motor  
sport

Empfehlung:  
Die können Sie kaufen

## Kindersitze

### Neuer Crash-Test



## TEST



- Fiat Punto Cabrio
- Peugeot Van 806
- Opel Corsa gegen Renault Clio



Preisknüller

# BMW Roadster

unter 50 000 Mark

MODELL-NEUHEIT  
BMW Roadster

TITEL

# Westwärts weht der Wind



Das einzige, was bei BMW zur Zeit verkommt, ist die Muttersprache. „Mir san voll im schedule, no problems“, berichtet ein bayerischer Entwicklungsingenieur über den ordnungsgemäßen Gang der Dinge im amerikanischen BMW-Werk Spartanburg.

Dort, im US-Bundesstaat South Carolina, wird ab September 1995 ein besonderes

Schmankerl der Bayerischen Motoren Werke zubereitet – der neue BMW Roadster auf Dreier-Basis.

Wie das jüngste Münchner Kindl heißen wird, steht noch nicht fest. Die noch stark getarnten Prototypen, die bis dato gesichtet wurden, trugen Typenbezeichnungen von R1 bis Z3 – dies in Anlehnung an den von 1989 bis 1991 gebauten

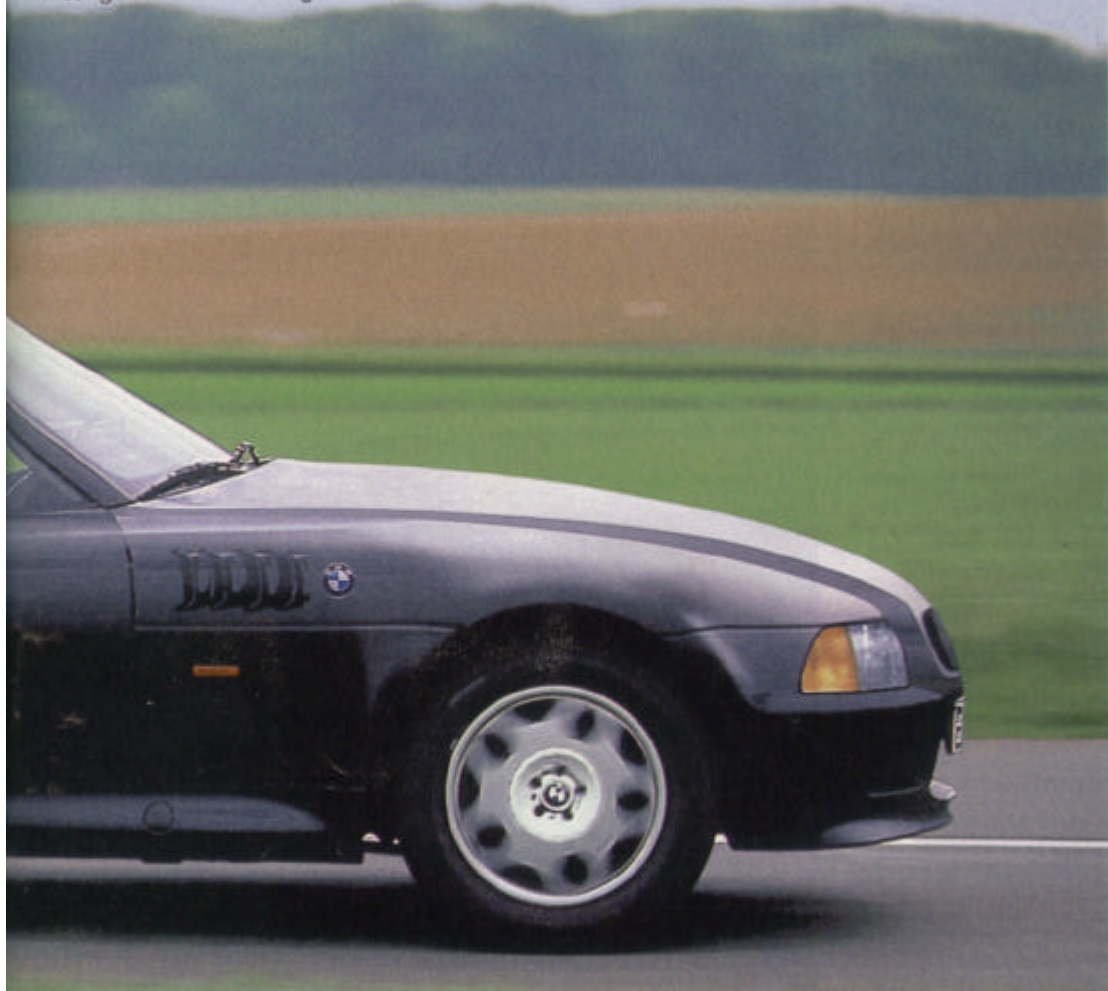
BMW Z1. Der neue Zweisitzer wird sich wahrscheinlich aber seine Modellbezeichnung bei dem Auto holen, von dem er die Hauptkomponenten für Antrieb und Fahrwerk erhält: beim 318iS, was zur schlüssigen Nomenklatur BMW 318iS Roadster führt.

Ein offenes Geheimnis ist auch die Preisgestaltung für den Roadster. Unter 50 000 Mark

Einstandspreis kalkuliert der BMW-Rechnungshof die Basisversion des Newcomers. 45 000 Mark hatte Wolfgang Reitzle, Entwicklungschef der Marke, einst bei seinen Truppen als oberstes Limit eingefordert, aber „das ist schon lange her, und außerdem – nichts wird billiger“, begründet ein BMW-Marketingmann die Roadster-Teuerungsrate.



Ein weiteres Kapitel der Erfolgsstory von BMW wird aufgeschlagen: Der in den USA gebaute neue Roadster kommt im Herbst 1995 auf die Straße – zu einem sensationell niedrigen Preis von weniger als 50 000 Mark.



Ein weiterer Meilenstein in der Roadster-Tradition von BMW: Die seitlichen Luftschlitze erinnern an den BMW 507

Eines gilt als sicher: Die Occasion von BMW liegt einigen Herren in Stuttgart und Weissach schwer im Magen. Denn der SLK von Mercedes-Benz soll 65 000 Mark, der Porsche Boxster gar 75 000 Mark kosten – beide Roadster-Konkurrenten erscheinen zudem erst 1996, immerhin eine ganze Verkaufssaison nach dem Open-air-BMW.

Die BMW-interne Geschichtsschreibung notiert den Edel-Zweisitzer Z1 als Initialzündung für das aktuelle Projekt. 1989 wurde das teure Vorzeigestück der BMW Technik GmbH (letzter Verkaufspreis 89 000 Mark) auf seine Tauglichkeit zum Sonderangebot durchgerechnet. Doch selbst nach dem Verzicht auf die exotische Türmechanik und wei-

tere Abspeckmaßnahmen in der Ausstattung kamen unterm Strich immer noch 75 000 Mark zusammen, die ein Volks-Z1 gekostet hätte. Schlichte Erkenntnis: Für die anvisierte preisbewußte Kundschaft muß ein komplett neues Auto her.

Von der Fachschaft Design wurden in der Folgezeit drei Prototypen beigesteuert, von denen die progressivste Lösung

den Zuschlag erhielt – ein Auto mit einem prägnanten Gesicht, mit einer stark betonten, abgesetzten Motorhaube und Kühlluft-Öffnungen wie Nüstern eines Pferdes. Chris Bangle, der erst Ende 1992 als Chefdesigner bei BMW anheuerte, war an der Roadster-Formfindung zwar noch nicht beteiligt, sieht im gewählten Modell aber „eine nahtlose Fortschreibung alter

## Jugend forscht: Design-Studenten zum Thema offene BMW

Es ist schöner Brauch in der Automobilindustrie, Designschulen mit Projektarbeiten zu beauftragen, die nicht zwangsläufig in Serie gehen müssen. Diese Frei-



„Potential vorhanden“: Albrecht Graf Goertz (links), Art Center-Direktor Uwe Bahnsen (rechts)



„Phantastischer Entwurf“: BMW-Chiefdesigner Chris Bangle mit Pforzheimer Siegermodell

übungen zur Horizont-Erweiterung erlaubte sich dieses Jahr auch BMW mit einem Design-Auftrag an die Hochschule Pforzheim, der einzigen Akademie Deutschlands, in der Transportation Design in aller Ernsthaftigkeit gelehrt wird.

Fünf Studenten waren geladen, sich Gedanken zu machen über eine Mixtur aus Auto und Motorrad mit BMW-typischen Charakterausprägungen. Vier der entstandenen Modelle wurden auf dem kanadischen Software-System Alias entworfen, das BMW selbst verwendet und der Pforzheimer Lehranstalt zur Verfügung stellte. Ende Mai wurden die Modelle präsentiert, der Siegertyp von BMW-Designchef Chris Bangle gekürt: „Ein phantastischer Entwurf. Wir überlegen, daraus ein 1:1-Modell zu machen.“

Auch andernorts wurde über das Thema offene BMW intensiv nachgedacht. Im Schweizer Art Center College of Design veranstaltete im Mai 1994 Direktor Uwe Bahnsen einen achttägigen BMW Roadster Workshop mit einem prominenten Gastdozenten. Albrecht Graf Goertz persönlich, der Mann, der den Roadster BMW 507 entworfen hat, wachte über die Entwürfe der jungen Meister. Goertz: „Mich hat das Potential der jungen Leute sehr überrascht.“



Die schönste Seite des Roadsters: eine aufregende Frontpartie mit betont abgesetztem Hauben-Mittelkeil

BMW-Roadstertraditionen von 328 über 507 und Z1 gewahrt“.

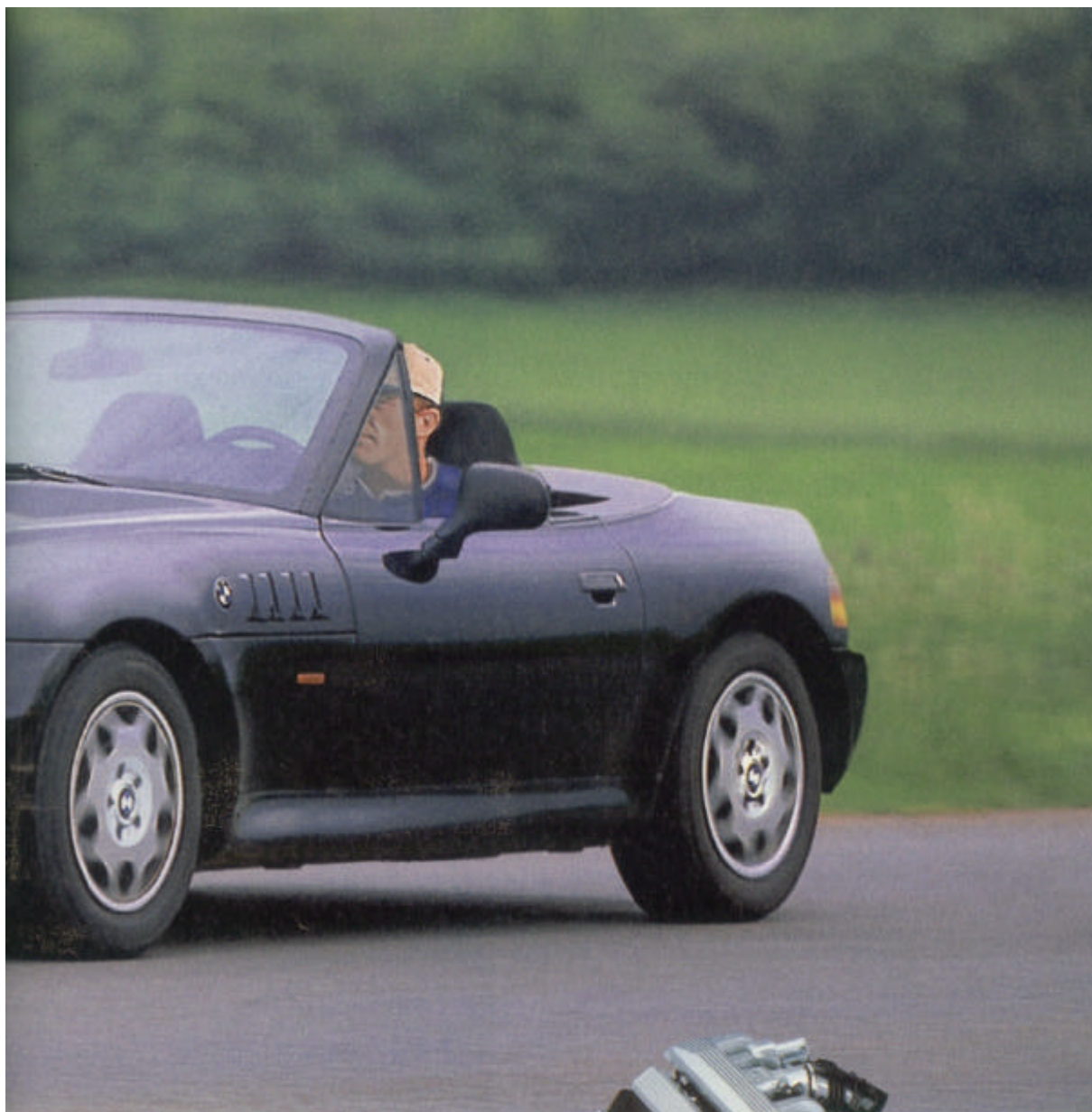
Aus Kostengründen wurde der Roadster quasi im Parallelschwing mit dem Dreier Compact entwickelt. Die Bodengruppen beider Modelle stehen so in einem verwandtschaftlichen Verhältnis, auch wenn der Zweisitzer in fast allen wichtigen Längen- und Breitendaten gegenüber dem Compact

schrumpfte. Radstand und Spurweiten fallen ebenso kürzer aus wie die Länge (4100 Millimeter, Compact 4210 Millimeter) und die Höhe (1300 Millimeter, Compact 1393 Millimeter). Der 1700 Millimeter breite Roadster hat aber sein anvisiertes Idealgewicht von 1000 Kilogramm nicht ganz erreicht. Umfangreiche Längs- und Querversteifungen in der

Bodengruppe ließen den offenen BMW 1100 Kilogramm schwer werden.

Die Patenschaft des Compact für den Freiluft-Sportler äußert sich auch in der Übernahme wichtiger Komponenten und Aggregate. Vorder- und Hinterachse sind baugleich; das bedeutet, daß der Roadster hinten mit der Schräglenker-Konstruktion aus den alten 316i

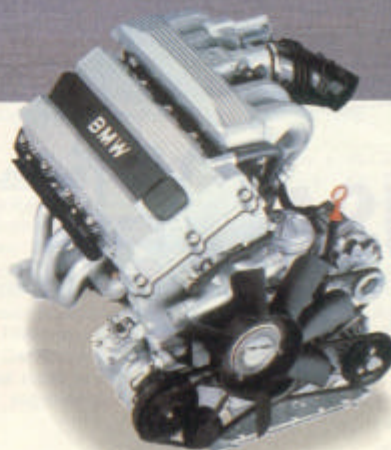




**Die BMW-  
interne Geschichts-  
schreibung ortet den  
Z1 als Ausgangs-  
punkt für den neuen  
Roadster**

und 318i unterwegs ist. Gebremst wird wie beim Compact mit Scheiben vorn und Trommeln hinten.

Dies allerdings nur in der motorischen Grundversion: Fürs erste erhält der neue BMW, der wie die Limousine unter dem Entwicklungscode E 36 entstand, den Vierzylinder-Viertürer aus dem 318iS, der, wie bei BMW gewohnt,



Mit dem Vierzylinder-Viertürer aus dem BMW 318iS wird die erste Motorisierungsstufe beim Roadster gezündet. Im Motorraum gibt es aber auch genügend Platz für die Sechszylinder der Marke

Wo der Roadster gebaut wird: USA-Werk von BMW  
in Spartanburg läuft im September an



Fabrikhallen schon  
letztes Jahr fertig-  
gestellt: BMW-Werk  
Spartanburg

Der Ernstfall wird bereits geprobt:  
318i-Chassis zum Training der US-Worker



Die ersten BMW-Worker im neugebauten Werk Spartanburg im US-Staat South Carolina stehen Schweißroboter bei Fuß. Die Außenkonstruktion der 400 000 Quadratmeter großen Anlage wurde schon im Dezember 1993 fertiggestellt, der Innenausbau begann drei Monate früher. Bis September 1994 sollen alle Fertigungseinrichtungen so weit installiert sein, daß die 400 Millionen Dollar-Investition von BMW ins Laufen kommen kann.

Mit einer vorerst 550 Mann starken Belegschaft startet die BMW Manufacturing Corporation mit dem Bau des 318i, dem ab Frühjahr 1995 der 325i hinzugesellt wird. Bis Ende 1995 sieht die BMW-Planung eine Personalaufstockung bis zur Zahl 1000 vor, am Ende dieses Jahrzehnts sollen in Spartanburg 2000 Leute arbeiten. Der Roadster läuft ab September nächsten Jahres von den South Carolina-Fließbändern. Besonderes Augenmerk legt BMW auf die Qualitätskontrolle bei der Serienfertigung. Schon jetzt proben kleine Teams den Ernstfall kontinuierlicher Produktionsabläufe – und die geplante Tagesproduktion für den September dieses Jahres beschränkt sich auf die schlichte Zahl zwei. Doch schon ein Jahr später sollen täglich 100 BMW-Autos das Spartanburg-Werk verlassen.



längs installiert ist und die Hinterräder antreibt. 140 PS leistet der Motor in der Limousine, für das Leben in größerer Freiheit soll die Leistung sanft erhöht werden – zwischen 145 und 150 PS werden dem Roadster-Motor nachgesagt.

Daß aber Scheibenbremsen ringsum eines vielleicht nicht mehr allzu fernen Tages Pflicht werden müssen, dafür sorgen

schon allein die Variationen zum Thema Roadster, die BMW schon heute ausheckt. Ein M-Modell nach dem Geschmack der Motorsport GmbH des Hauses gilt als ausgemacht, ebenso eine weitergehende Vernischung über BMW Individual. Da im Motorraum ein Sechszylinder locker Platz findet, streut mit Sicherheit auch die Konzernmutter ir-





Dritte Bremsleuchte in den Kofferraumdeckel integriert, Rückleuchten in die Kotflügel gezogen: markante Punkte am Roadster-Heck

**Die Liste teurer Extras ist lang – schließlich ist der in den USA gebaute Roadster ein deutsches Auto**

gendwann frische Roadster-Ableitungen in die Serie.

Ein Verdeck ist dazu da, geöffnet zu werden – beim Roadster geschieht das vorerst per Hand. So einfach wie beim viersitzigen Dreier-Cabrio soll auch der Zweisitzer der Sonne näherzubringen sein – Verschlussbaken lösen, Abdeckklappe auf, Verdeck hinein, Abdeckklappe zu. Das Road-

ster-Verdeck wird vom amerikanischen Spezialisten asc angeliefert; es ist bereits für eine spätere Aufwertung per elektrischer Betätigung präpariert. Ebenfalls in petto steht bei BMW ein passendes Hardtop, dessen Auslieferung aber erst für 1996 vorgesehen ist.

Das Festdach ist Bestandteil einer recht umfangreichen Liste aufpreispflichtiger Extras

für den neuen Roadster aus Amerika. Ab Fließband in Spartanburg gibt es den BMW zwar mit ABS, Fahrer-Airbag und Servolenkung, alle Komfortzutaten aber müssen separat bezahlt werden – schließlich handelt es sich hier um ein zwar in den USA gebautes, in den Tiefen seiner Seele aber typisch deutsches Auto.

*Hans-Peter Leicht*